



# 10 ANS D'OPÉRATIONS CONTAINERS A ZEEBRUGGE



Ocean Containerterminal Zeebrugge, 29 septembre. C'est fête: l'OCZ célèbre ses 10 ans. Monsieur Varendonck, Directeur général de la Société Belgo-Anglaise des Ferry-Boats (l'exploitant du terminal) a invité 300 personnes, des clients, des personnalités politiques et économiques, et de hauts responsables des chemins de fer, ses principaux partenaires.

Le container a fait sa percée au cours des années 60. Le transport maritime et les activités connexes s'en sont trouvés grandement rationalisés. Le container a donc marqué profondément la vie portuaire de son empreinte.

Zeebrugge s'est laissé - volontairement! - entraîner dans le grand mouvement de mutation engendré par le container, cette boîte considérée comme le plus complet des emballages. Il est vrai que l'ambition de Zeebrugge (celle même des premiers temps) pouvait ainsi prendre forme: devenir un port rapide et de renommée mondiale pour le trafic transocéanique. Il fallut, pour y arriver, relever trois défis:

1. s'insérer dans les rangs des ports significatifs pour l'économie mondiale;
2. occuper cette place au moment où la containerisation obligeait à concentrer les services maritimes sur des ports très peu nombreux mais idéalement équipés;
3. se mesurer d'emblée aux meilleurs du monde, les ports voisins, sur le plan de la connaissance, de l'expérience et de la qualité.

Dès que l'option container fut de toute évidence acquise au niveau du globe, la SNCB offrit ses services de transporteur pour assurer les liaisons containerisées continentales selon la formule "de bout en bout".

Elle décida, pour suivre cette option, de construire et mettre en service en 1971 l'Ocean Containerterminal Zeebrugge. On peut prétendre à coup sûr qu'elle a ainsi puissamment aidé à réunir les conditions d'exploitation opti-

male, qu'il s'agisse du service proposé ou de la tarification. La gestion de l'OCZ fut confiée à la Société Belgo-Anglaise des Ferry-Boats, qui exploitait déjà le Short Sea Terminal de Zeebrugge et dont la SNCB est actionnaire majoritaire.

La concertation permit à Zeebrugge de relever son triple défi. Monsieur Flachet, Directeur général de la SNCB devait le souligner dans son allocution du 29 septembre, en insistant sur les objectifs des chemins de fer belges dans le cadre de la politique portuaire belge. Monsieur Flachet nuança pourtant:

"Le développement de la containerisation, ici à Zeebrugge, où sont servis les intérêts de l'économie nationale, n'est pas dû à la SNCB seule. D'autres entreprises

ce domaine de transport, en particulier sur l'OCZ.

"Je saisis l'occasion qui m'est donnée d'affirmer clairement que la SNCB a travaillé sans relâche pour qu'une telle politique soit menée dans tous les ports belges. Nous sommes fermement convaincus que le bien-être du pays est intimement lié à la bonne santé des échanges internationaux et que dans cette optique, une entente harmonieuse avec tous est souhaitable.

"Cette vision du transport dans la réalité portuaire a du reste stimulé la SNCB à envisager, au-delà du train-ferry et du trafic des containers, le devenir des secteurs plus classiques comme celui des matières premières, dans l'optique de la concurrence avec les ports étrangers, sans

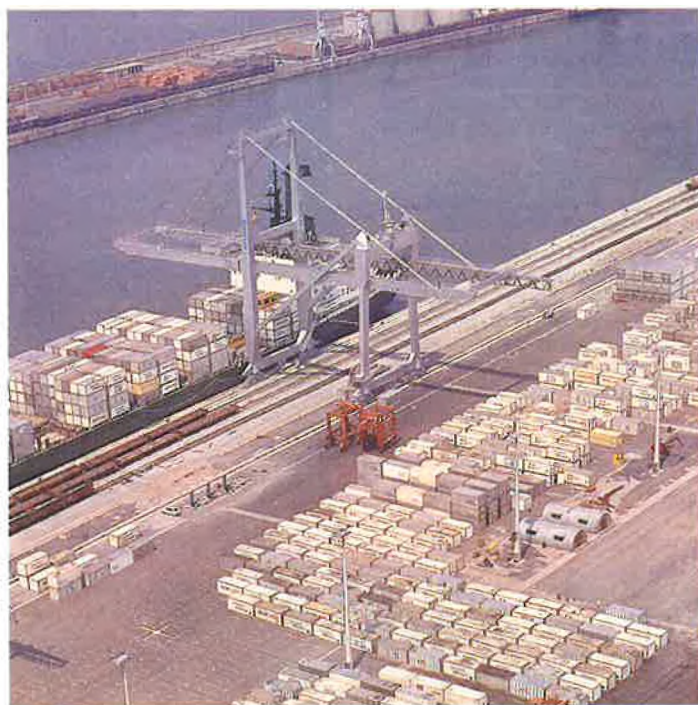
quais et darses dont dispose la Belgique. Ce qui rend notre sphère portuaire réellement polyvalente, une garantie d'avenir.

En 10 ans, l'OCZ a fait du chemin. Le premier service containerisé de haute mer vit le jour en 1971, vers l'Australie et la Nouvelle Zélande, suivi d'année en année par d'autres lignes.

De janvier à août de cette année, 57.634 containers furent transbordés à l'OCZ, ce qui correspond à une croissance de 33% par rapport à la même période en 1980 (44.342 containers). L'OCZ traite à présent quasi autant de containers que son voisin le Short Sea Containerterminal. La desserte rapide de l'OCZ, 24 heures par jour et 365 jours par an, est à la base du développement constant du trafic. Il est utile de préciser à cet égard que la cadence garantie contractuellement pour le traitement d'un navire atteint 1.000 containers par jour.

Ces résultats prometteurs justifient les prévisions optimistes - "raisonnablement optimistes" - faites par Monsieur Traen, président de la société portuaire Brugge/Zeebrugge, au fil de son allocution le 29 septembre.

"Les ports belges accomplissent au mieux leur tâche de manutentionnaires internationaux, comme en témoigne la fonction de



concernées par cette technique de transport ont accordé à ce développement un grand intérêt, de sorte que beaucoup de forces vives purent être concentrées sur

bien entendu négliger son propre intérêt.

"La politique de présence de la SNCB a trouvé sa concrétisation il y a peu dans les investissements nouveaux en matière de manutention, que ce soit à Zeebrugge avec Seabulk, ou à Anvers chez Stocatra. Nous espérons que ces initiatives conduiront à la satisfaction de tous les milieux concernés par l'activité portuaire."

Zeebrugge est un élément de l'ensemble portuaire national, à la frange méridionale des grands deltas, en plein cœur de l'Europe. Ce port pour containers complète bien le large éventail de



transit toujours croissante. En 1970, la part du transit dans les chargements au départ des ports belges atteignait 32%. En 1979, les années de récession dépassées, cette part était montée à 42%.

"Ces données nous incitent aussi à un optimisme prudent, même si l'optimisme est chose rare aujourd'hui.

"Et nous avons trois autres raisons d'espérer:

1. la containerisation continuera à se développer. La situation de Zeebrugge, l'extension de notre port côtier et - permettez-moi de l'ajouter - l'intégration future des divers composants de l'équipement portuaire belge vont en tout





cas fournir une solution idéale au processus de mutation en marche;

2. nous croyons à l'intégration progressive des économies de tous les pays, accompagnée d'une croissance modérée du produit national brut;

3. et surtout, nous sommes convaincus qu'un nouvel ordre mondial, une meilleure coopération entre pays industrialisés et pays en voie de développement - fruit du dialogue nord-sud - engendreront une augmentation appréciable des flux de marchandises. Le degré de congestion observable dans bon nombre de ports du tiers monde ne montre-t-il pas que le développement économique se manifeste d'abord et avant tout dans les courants de transports maritimes?"

Le trafic ferroviaire à l'OCZ accuse la même tendance positive. De 1977 à 1980, la croissance a dépassé les 80%. En chiffres absolus, il faut lire: 40.205 containers en 1980 pour 22.083 en 1977.

#### Containers amenés et emmenés à l'OCZ par chemin de fer

Année	Trafic total	Trafic ferroviaire
1980	64.866	40.196 (62%)
1979	70.370	39.611 (56%)
1978	75.573	35.716 (47%)
1977	56.033	22.260 (40%)

Il est utile de souligner ici l'importance pour l'OCZ du groupe CMB, numéro 1 des entreprises maritimes belges.

Dès que fut signé en 1977 le contrat pour le trafic de containers avec l'Afrique du Sud, la CMB a décidé de s'associer à la SBA des Ferry-Boats. L'investissement OCZ est donc maintenant partagé entre ces deux sociétés. La flotte qui dessert l'Europe se compose de 9 navires porte-containers de la troisième génération - parmi lesquels l'Ortelius, construit en 1978 et propriété commune de la CMB et des Deut-



sche Afrika Linien - 2 navires RO/RO et 3 porte-containers plus petits. L'ensemble est exploité par les South African Europe Container Services (SAECS), consortium dont la CMB est membre. Depuis le 1er juillet 1977, les services SAECS font escale à Zeebrugge. Au cours du second semestre de 1977, donc en période de démarrage, 11.713 containers furent traités. En 1980, il y en eut 27.445, et on en comptait 25.858 pour le premier semestre de 1981 (dont 8.000 en trafic avec la Grande-Bretagne). Belle performance!

Monsieur Verhulst, parlant au nom de la CMB, en disait ceci le 29 septembre:

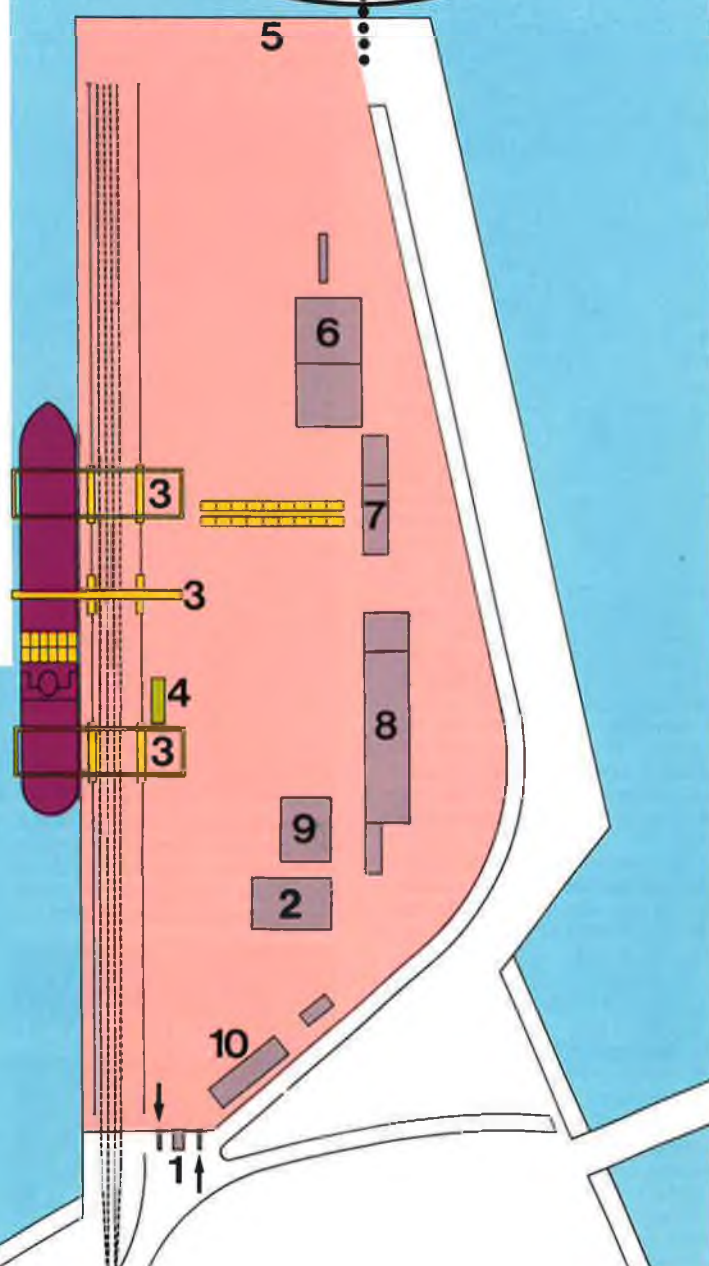
"La collaboration entre, d'une part le consortium SAECS, la CMB en particulier, et d'autre part la SBA des Ferry-Boats, plus précisément l'OCZ, n'est pas seulement agréable, elle est efficace.

"Je profite de cette cérémonie pour en remercier sincèrement les Ferry-Boats et la SNCB.

"Cette franche collaboration, qui a rendu possible un partage permanent d'expérience, favorise au maximum le service du port, de la ligne maritime et, partant, le service à toute la clientèle.

"Dans l'avenir, la CMB va, comme par le passé, concentrer toute son énergie sur la réalisation optimale de cet objectif."

Tout le monde s'en réjouira.



#### Radiographie de l'OCZ

Longueur: 805 m  
Largeur maximum: 250 m  
Superficie totale: 18 ha  
Profondeur à marée basse: 13 m  
Parking pour 10.000 containers de 20 pieds  
Quatre voies ferrées à l'avant-quai (3 km au total).



#### Sur notre plan

1. Accès
2. Manutention routière: chargement et déchargement des camions par chariots porteurs.
3. Grues portiques pour containers: trois engins de grande taille et d'une capacité de levage de 45 tonnes.

4. Manœuvre des wagons: le système ASEA de manœuvre des wagons est télécommandé par le conducteur de grue, de son poste même.
5. Quai transversal et parking des containers: ce quai d'une longueur de 220 m est surtout utilisé pour le transbordement de marchandises de détail et pour la réception de navires mixtes.
6. Installations de réfrigération: la conservation des marchandises à la température idéale est rendue possible grâce à cette infrastructure. Deux systèmes de réfrigération sont mis en œuvre: l'air froid et l'azote liquide.
7. Poste d'entretien de l'OCZ.
8. Magasin: un entrepôt de transit de 3.000 m<sup>2</sup> entièrement fermé et un auvent de 1.000 m<sup>2</sup> pour dépôt de courte durée.
9. Service de réparation de containers.
10. Centre administratif de l'OCZ.